ESTIMATES

Transportation Appeal Tribunal of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2004

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/33-2004
ISBN 0-660-62686-1

Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document "Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada". This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a "citizen focus" shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2004 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp

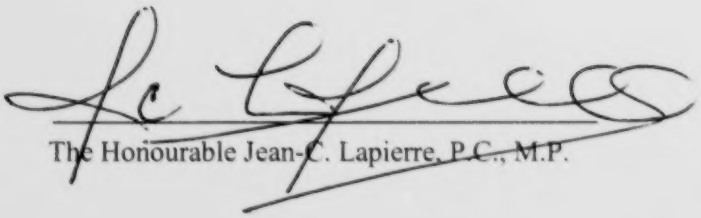
Comments or questions can be directed to:
Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A OR5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

105-01067/

Transportation Appeal Tribunal of Canada

Departmental Performance Report

For the period ending March 31, 2004



The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.

Table of Contents

SECTION I: CHAIRPERSON'S MESSAGE 3

SECTION II: AGENCY CONTEXT 7
- Mandate, Vision and Mission 7
- Departmental Organization 7
- Organization Chart 8

SECTION III: PERFORMANCE ACCOMPLISHMENTS 9
- Performance Results Expectations and Strategic Outcomes 9
- Performance Accomplishments 9
  - Societal Indicators 12
  - Government Priorities 13
  - Modern Comptrollership: Managing the Risk 13
  - Horizontal Initiative 14

ANNEX 1: CONSOLIDATING REPORTING 15
- Future Plans 15
- Government of Canada On-Line 15
- Statutory Annual Reports 15

ANNEX 2: FINANCIAL REPORTING TABLES 17
- Presentation of Financial Information 17

SECTION IV: OTHER INFORMATION 21
- Contacts for Further Information 21
- Statutes and Regulations Currently in Force 21
- Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports 21

Reference 22

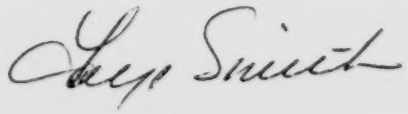
SECTION I: CHAIRPERSON'S MESSAGE

The Transportation Appeal Tribunal of Canada replaces the Civil Aviation Tribunal which was established under Part IV of the *Aeronautics Act* in 1986. On the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 73 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, assented to on December 18, 2001, being Chapter 29 of the Statutes of Canada, 2001, the Act officially came into force on June 30, 2003. The Tribunal, a multi-modal tribunal, is available to the air and rail sectors, and at a later time, the marine sector. The *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* amends the *Aeronautics Act*, the *Canada Shipping Act*, the *Canada Transportation Act*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act* to establish the jurisdiction and decision-making authorities of the Tribunal under those Acts. It fulfils the essential role of providing an independent review of ministerial enforcement and licensing actions taken under various federal transportation acts.

The Tribunal continues to conduct itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. It adjudicates matters that have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation and rail communities. Given its itinerant nature and flexible process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to those communities.

It is important to take into account the experience gained by the Tribunal, and its predecessor, over a period of more than 17 years of operation. The knowledge and expertise in the relevant transportation sectors possessed by Tribunal members enhances their independence by equipping them to understand and assess the validity of the reasons for enforcement and licensing actions. It also increases the confidence placed in the decisions of the Tribunal. The appointment of eighteen part-time members, fourteen from aviation and four with rail background, and the conduct of their training over the past year will prove an invaluable assistance in that regard.

Parties appearing before the Tribunal have now acquired levels of experience and judgment which contribute greatly to achieving efficiencies in the hearing process, procedurally fair results and legitimacy for the oversight process for transportation safety in Canada.



Faye Smith
Chairperson

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

I submit, for tabling in Parliament, the 2003–2004 Departmental Performance Report (DPR) for the Transportation Appeal Tribunal of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles and other requirements in the 2003–2004 Departmental Performance Reports Preparation Guide and represents, to the best of my knowledge, a comprehensive, balanced, and transparent picture of the organization's performance for fiscal year 2003–2004.

Name: FAYE SMITH

Title: CHAIRPERSON & C.E.O.

Date: 2004/8/20

SECTION II: AGENCY CONTEXT

Mandate, Vision and Mission

The mandate and the jurisdiction of the Transportation Appeal Tribunal of Canada are provided for by the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*. The Tribunal's principal mandate as a multi-modal review body is to hold review and appeal hearings at the request of interested parties with respect to certain administrative actions taken by the Minister of Transport.

The objective of the program is to provide the transportation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body. The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, refusal to renew or refuse to issue or amend documents of entitlement on medical or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

These decisions are reviewed through a two-level hearing process: review and appeal. All hearings are to be held expeditiously and informally, in accordance with the rules of fairness and natural justice.

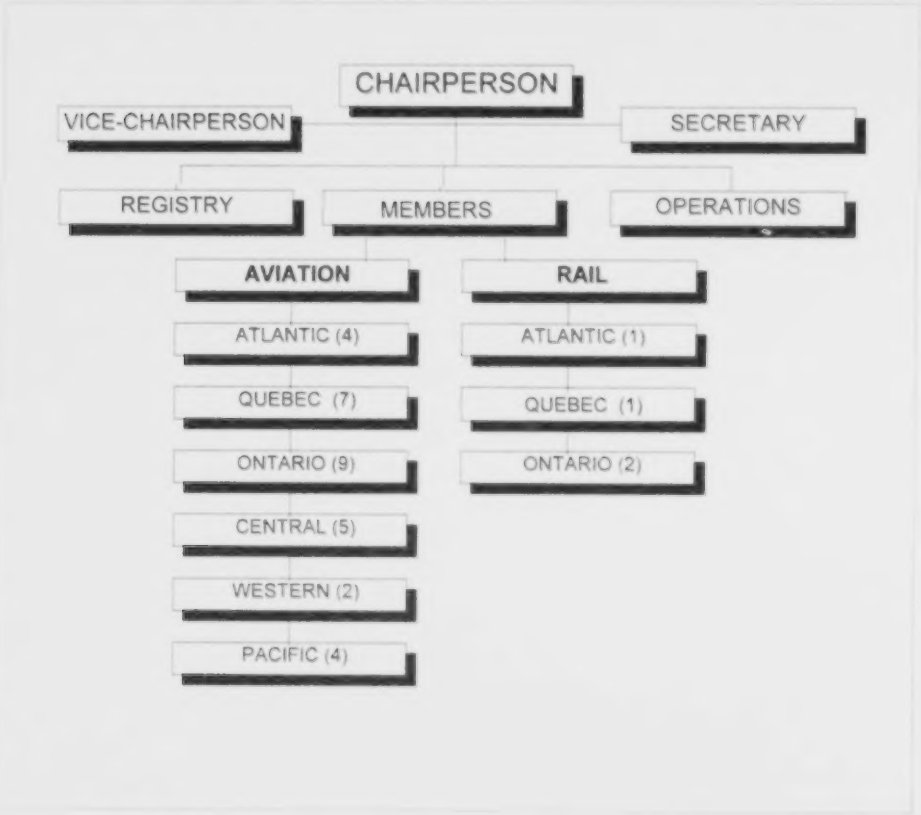
At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

Departmental Organization

The Transportation Appeal Tribunal of Canada's only business line is to hold review and appeal hearings.

The office of the Tribunal is located in the National Capital Region. The Transportation Appeal Tribunal of Canada's Chairperson is also its Chief Executive Officer. The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for nine full-time equivalents. The immediate staff carry out the functions of registry, research, communication and administrative support. The Tribunal outsources some corporate services that are not required full-time. Thirty-five part- members were in office during 2003–2004, thirty-one in aeronautics, including medicine, and four in rail. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and expertise. The part-time members are remunerated for the days they serve.

Figure 1: Organization Chart



- The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members and their area of expertise by region. All members report to the Chairperson.

- Nine full-time equivalents are utilized by the continuing full-time employees including the Chairperson, Vice-Chairperson. The thirty-five part-time members utilize the equivalent of five full-time equivalents.

Note: Central and Western Regions reflect Prairie & Northern Region

SECTION III: PERFORMANCE ACCOMPLISHMENTS

Performance Results Expectations and Strategic Outcomes

To provide Canadians with:	To be demonstrated by:	Reported in:
independent review of enforcement and licensing decisions made by the Minister of Transport	• hearings that are held expeditiously, fairly and informally	DPR Section III p. 11
	• timely disposition of review and appeal hearings within service standards	DPR Section III p. 11 Annual Report p. 21 *Transportation Appeal Tribunal of Canada Rules*
	• hearings conducted in accordance with the rules of fairness and natural justice	DPR Section III p. 12
	• the use of pre-hearing conferences to streamline and expedite the hearing process	DPR Section III p. 12
	• quality and consistency of decision making	DPR Section III p. 11
	• a level of satisfaction by the transportation community	DPR Section III Performance Accomplishments Web Site: www.tatc.gc.ca Guide for Applicants

Performance Accomplishments

In conducting its reviews of enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport, the Transportation Appeal Tribunal of Canada provides a public interest program that is unique to transportation in Canada. The Tribunal's efficiencies provide visible validation and confirmation of Canada's transportation safety system. Moreover, the Tribunal process is able to quickly identify concerns in the transportation sector of a technical or legislative nature leading to necessary amendments to legislation for the benefit of all Canadians through the enhancement and maintenance of transportation safety in Canada. For 2003–2004 the Tribunal forecasted work on approximately 337 cases with planned spending of $1,524,000 and nine FTEs. The Tribunal worked

on 332 actual cases. A breakdown of cases by category and region as well as reviews and appeals held over the past three years is provided in Figures 2 to 4 on pages 10, 11 and 17.

In the 12-month reporting period, the Transportation Appeal Tribunal of Canada registered 202 new requests for reviews and 8 requests for appeals from the transportation community. This represents a decrease of 140 new cases registered over fiscal year 2002–2003. In addition to the new cases registered in this reporting period, 122 cases were carried over from the previous reporting period, bringing the total caseload to 332. This represents a decrease of 115 cases over 2002–2003.

In the 2003–2004 reporting period, 163 cases were concluded without a hearing. The Tribunal heard 42 first level reviews and 10 second level appeals. This represented an increase of 6 hearings over the previous fiscal year. Of the 52 cases that proceeded to a hearing, 16 cases had been postponed and rescheduled at a later date. At the end of 2003–2004, 89 cases were pending further action, 12 were still awaiting decisions and 13 had been scheduled for the 2004–2005 fiscal year.

Of the 163 cases that were concluded without a hearing, 31 were requests registered with the Tribunal and concluded shortly before the hearing was to take place, which means that all registry work that leads up to the hearing was completed. The registry prepared 99 hearings for a total of 103 days of hearings. In many cases an agreement was reached between the parties. In other cases, Transport Canada or the document holder withdrew their application.

Figure 2: Total Cases by Category

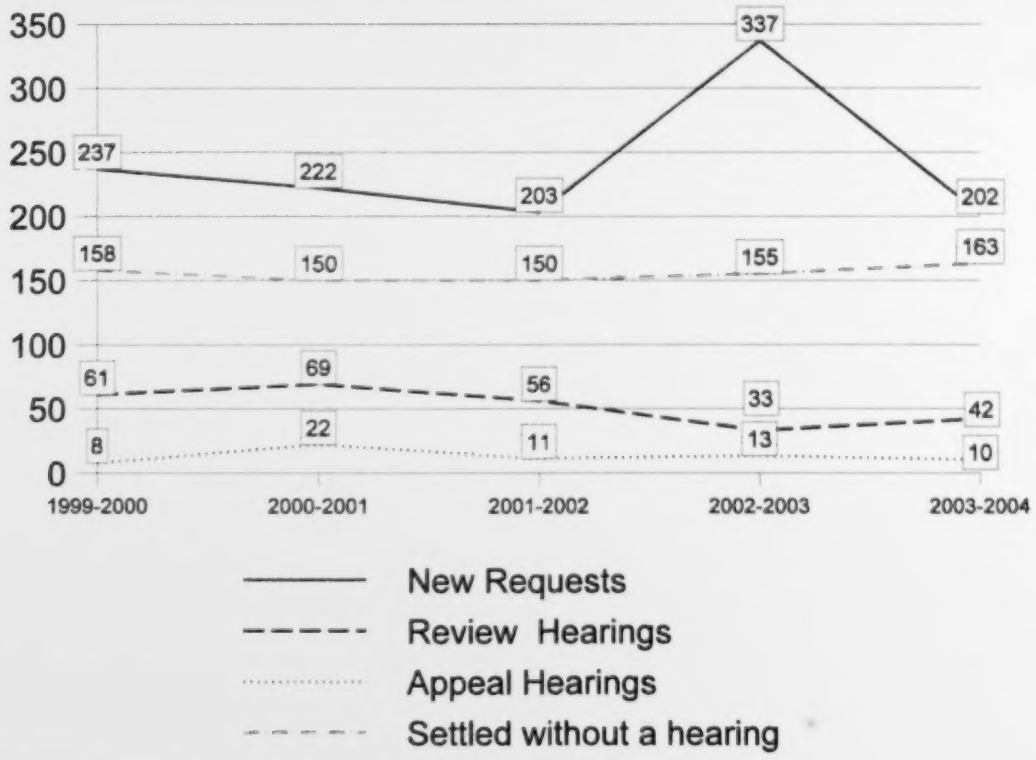
Category	Pacific	Western	Central	Ontario	Quebec	Atlantic	Hq	Total	%
Medicals	10	3	2	21	7	5	1	49	15
Suspensions	8	7	2	26	8	1	0	52	16
Fines	17	35	43	70	38	12	3*	218	66
Cancellations	1	1	1	2	0	0	0	5	1
Refusal to issue	1	0	1	3	0	2	0	7	2
Rail order	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Totals	37	46	49	122	54	20	4	332	100
%	11	14	15	37	16	6	1	100	

Note: Central and Western Regions reflect Prairie & Northern Region

* Includes one case received from the Canadian Transportation Agency.

Indicators in Figures 2 and 3 are actual numbers of cases. Total cases by category are not sufficient to determine all financial implications by simply forecasting the number of applications received by type of infraction and the manner in which they are resolved. However, an estimated cost average for review and appeal hearings for the past three fiscal years is presented in Figure 4 page 17.

Figure 3: Caseload for the Past Five Years



The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the transportation community with the opportunity to have Ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of this Tribunal and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal.

The Tribunal strongly encourages its members to provide their determinations with written reasons promptly. This permits the parties to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right of appeal. The average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination is 52 days and 65 days for an appeal. This represents an improvement in efficiency from 1992–1993 as the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination was 120 days and 90 days for an appeal. This brings the hearing process to a timely conclusion for both parties appearing before the Tribunal.

The Tribunals's mission is to do justice and be seen to do justice in all reviews and appeals and to resolve disputes according to the *Rules Governing the Practice and Procedure in Connection with Matters Dealt with by the Transportation Appeal Tribunal of Canada* in all cases in a fair, independent and timely manner.

The Tribunal encourages the use of pre-hearing conferences to assist the parties appearing before it, to identify the issues for determination by the Tribunal and to disclose and exchange documents. By conducting pre-hearing conferences, the length of hearings was reduced, and last-minute adjournments necessitated by late disclosure were avoided. Such conferences have also been particularly effective in settling licence suspensions and cancellations on medical grounds without the necessity of a hearing. The Tribunal staff contacts the parties to schedule mutually agreed hearing dates to the extent possible to avoid unnecessary adjournments.

As well, during this last year, the Tribunal referred four cases back to the Minister of Transport for reconsideration pursuant to section 7.1 of the *Aeronautics Act*, the Tribunal lacking the power to substitute its own decision for that of the Minister in these cases. It is worth noting, however, that in three of these four cases, the Minister adopted the Tribunal's suggestions as set out in its reasons and found in favour of the document holder on its reconsideration, thereby validating the effectiveness of the improvements made in the reconsideration process.

The success of the Tribunal over the past 18 years can be attributed to the importance placed on the training and development of its part-time members and staff. A significant portion of the Tribunal's budget is expended on training. Over the past twelve months the Tribunal has held two training sessions for the newly appointed members. These sessions were conducted in Ottawa during October and November 2003. The new members represented both the railway and aviation sectors. The skilfully developed training programs and seminars are reflected in the quality of hearings held across the country and in the decisions rendered by Tribunal members.

Societal Indicators

The Transportation Appeal Tribunal of Canada represents the only forum for ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative. There are approximately 68,919 licensed aviation personnel and 39,700 rail personnel in Canada and approximately 35,000 registered aircraft and 3,000 locomotives in service. Because of this volume, the number of infractions will rise. The level of enforcement action is entirely controlled by Transport Canada which in turn determines the workload of the Tribunal. The Tribunal is also affected by the department's rewrite of its aviation and rail regulations including the designation of a large number of offences under the designated provisions set out in the *Canadian Aviation Regulations*.

Government Priorities

The Transportation Appeal Tribunal of Canada reports to Parliament through the Minister of Transport. Its clients currently are: the aviation community, the rail community and Transport Canada. The Tribunal serves the transportation public by contributing to a safe and efficient oversight process for transportation safety in Canada.

Modern Comptrollership: Managing the Risk

The implementation of Modern Comptrollership (MC) will continue to be a key priority for the Transportation Appeal Tribunal of Canada. The Tribunal will continue to work in partnership with three other small quasi-judicial agencies namely, the Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal, Competition Tribunal and Copyright Board of Canada who have formed a cluster group to implement MC. Most of the activities listed in both the Cluster Group MC Action Plan and the Tribunal Individual Action Plan were completed in 2003–2004. The focus for 2004–2005 will be on sustaining MC and building on the work undertaken in 2003–2004 related to implementing the Internal Audit and Evaluation policies, the Integrated Risk Management Framework and Values and Ethics. In addition, the cluster group will look at the feasibility of developing a performance measurement framework and conduct an analysis of current performance indicators to determine their appropriateness.

The Tribunal is still joined with the Competition Tribunal, the Copyright Board and the Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal. The Tribunal is well launched into the foundation phase and focussed on the baseline assessment process used to gauge the maturity of management capacities and to identify gaps. Senior executives have substantially increased the amount of attention they pay to performance information and to corporate management. Modern comptrollership has highlighted the importance of timely financial and non-financial performance information and of systematic, forward-looking, and rigorous risk analysis for decision making.

A Comptrollership Capacity Assessment was conducted by Deloitte and Touche and the final report was completed in June 2002. One of the seven main elements of modern comptrollership is mature risk management which has two sub-elements, namely integrated risk management and integrated management control framework.

In relation to integrated risk management, the report is the following:

- A formal risk management approach or process does not exist;
- No risk management policy, guidelines or framework is currently in place;
- Risks have never been defined or assessed;
- As quasi-judicial bodies, all are bound by set procedures and legal requirements;
- Procedures are well defined, documented and communicated;

- The inherent risk of operations is relatively low compared to other large departments;
- All of the agencies consider risks indirectly and informally, in a number of ways as part of managing its services, implementing new initiatives, etc.

Implementing an integrated approach to risk management across an organization which has not been involved in these types of activities to any great extent in the past will represent a significant change in organizational culture and way of thinking, and it will require effort on the part of senior management as well as staff. The question remains whether the Integrated Risk Management Framework could be applied in a cost effective manner.

Horizontal Initiative

The Tribunal organizes panel discussions and meetings with transportation community associations representing clients of the Tribunal to explain changes to rights, roles, responsibilities and obligations under the Act, and to seek their point of view on the subject. The Tribunal also gives information sessions to law and aviation students.

ANNEX 1: CONSOLIDATING REPORTING

Future Plans

The Standing Senate Committee on Transport and Communications adopted Bill C-34 to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada on the recommendation of private industry. The predecessor Civil Aviation Tribunal had maintained a level of independence and impartiality which has allowed it to operate in a manner that respects the principles of fairness and natural justice. The mandate of the Civil Aviation Tribunal has now been expanded to act as a multi-modal review body for administrative and enforcement actions taken under various federal transportation acts. *An Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada and to make consequential amendments to other Acts* (Bill C-34) received Royal Assent December 18, 2001 and was proclaimed in force by Order in Council on June 30, 2003.

The *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* amends the *Aeronautics Act*, the *Canada Shipping Act*, the *Canada Transportation Act*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act* to establish the jurisdiction and decision-making authorities of the Tribunal under those Acts.

Government of Canada On-Line

By 2005, the Tribunal will improve the delivery of its key services to the public for greater efficiencies and increased client satisfaction and to improve access and service performance by making major modifications to its Web site and by providing Internet links.

Statutory Annual Reports

Under section 22 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, the Tribunal shall, not later than June 30 in each fiscal year, submit a report of its activities during the preceding fiscal year.

ANNEX 2: FINANCIAL REPORTING TABLES

Presentation of Financial Information

In 2003–2004, planned spending for the Tribunal was $1,289,000. During the year, supplementary estimates increased the total authorities to $1,408,350. The actual expenditures were $1,262,917. The personnel costs accounted for 46% of actual expenditures and operations accounted for 54%. The cost for cases concluded with a hearing was $228,181.66.

There has been a marked increase in the general demand for the Tribunal's services as a direct consequence of its expanded mandate. The growth in applications concluding with more complex and costly formal hearings has been particularly noticeable over the last year. In 1999–2000, the monthly hearing average rose from 5.5 to 8. For the reporting fiscal year 2002–2003 the number of hearings varied from 1 to 10 each month, with an average of 4 per month. Additionally, there has been an increase of 6 hearings during the past fiscal year's caseload and there has been an increase in case complexity. The accompanying costs for travel and professional assistance have escalated. Additionally, with the expanded mandate and the appointment of 18 part-time members, 14 from aviation and 4 from the rail sector, there was a requirement for two training sessions for these newly appointed members. Consequently, to cover increased costs, the Tribunal received additional funds by a Treasury Board Submission in the amount of $210,350.

Figure 4: Average Costs for Reviews and Appeals

(Dollars)	**2003–2004**	**2002–2003**	**2001–2002**
Reviews	$4,475.11	$2,583.83	$4,168.34
Appeals	$4,022.68	$6,288.85	$5,234.98
Reviews and Appeals Held	**52**	**46**	**67**
Monthly Average	**4**	**4**	**7**
Caseload	**337**	**447**	**330**

When comparing the types of hearing actions, there are significant variances in resources spent due to uncontrollable factors such as location, travel, time spent on hearings, remuneration, interpreters, preparation, decision writing, costs for court reporting, transcripts and translations. The Chairperson and Vice-Chairperson presided over 19 of the 52 cases. Cases are heard together to reduce costs. The average costs fluctuate each fiscal year as they are determined by the number of reviews and the complexity of cases.

The following tables are applicable to the Transportation Appeal Tribunal of Canada.

Table 1 – Summary of Voted Appropriations

Financial Requirements by Authority ($ thousands)				
		2003–2004		
Vote		Total Planned Spending	Total Authorities	Total Spending
	Transportation Appeal Tribunal of Canada			
40	Operating expenditures	1,162.0	1,408.4	1,262.9
	Capital expenditures	–	–	–
	Grants and Contributions	–	–	–
(S)	Contributions to employee benefit plans	127.0	127.0	99.2
(S)	Chairperson of the Tribunal – Salary and motor car allowance	–	–	–
(S)	as required	–	–	–
	Total Agency	1,289.0	1,535.4	1,362.2

* Due to rounding, columns may not add to total shown.

Table 2 – Comparison of Total Planned to Actual Spending

Transportation Appeal Tribunal of Canada			
Departmental Planned versus Actual Spending (thousands)			
	2003–2004		
Business Line	Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
FTEs	9	9	9
Operating	1,289.0	1,535.4	1,362.2
Capital	–	–	–
Grants & Contributions	–	–	–
Total Gross Expenditures	1,289.0	1,535.4	1,362.2
Less: Respendable Revenues	–	–	–
Total Net Expenditures			
Other Revenues and Expenditures	–	–	–
Non-respendable Revenue	–	–	–
Cost of services provided by other agency	205.9	205.9	205.9
Net Cost of Program	1,494.9	1,741.3	1,568.1

Table 3 – Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

Historical Comparison of Departmental Planned versus Actual Spending ($ thousands)					
			2003–2004		
Business Line	Actual 2001–2002	Actual 2002–2003	Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
Transportation Appeal Tribunal of Canada	1,310.7	1,113.4	1,289.0	1,381.0	1,362.2
Total	1,310.7	1,113.4	1,289.0	1,381.0	1,362.2

SECTION IV: OTHER INFORMATION

Contacts for Further Information

Transportation Appeal Tribunal of Canada
333 Laurier Avenue West
Room 1201
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Telephone: (613) 990-6906
Fax: (613) 990-9153
e-mail: info@tatc.gc.ca
Internet Web Site: www.tatc.gc.ca

Faye Smith – Chairperson
Allister Ogilvie – Vice-Chairperson
Marie Desjardins – Assistant to Executive Services Manager
Mary Cannon – Registrar (Ontario, Prairie & Northern and Pacific Regions)
Susanne Forgues – Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)

Statutes and Regulations Currently in Force

Transportation Appeal Tribunal of Canada Act	Chapter 29 of the Statutes of Canada, 2001
Aeronautics Act (and subordinate legislation)	R.S., c. A-2, as amended
Canadian Aviation Regulations	SOR/96-432, as amended
Canada Transportation Agency Designated Provisions Regulations	SOR/99-244, June 11, 1999
Railway Safety Act	R.S. 1985, c. 32 (4th Supp.)
Transportation Appeal Tribunal of Canada Rules	SOR/93-346, as amended

Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports

Report on Plans and Priorities 2004–2005
Annual Report 2003–2004
Guide for Applicants

Reference

The tables are presented under five categories

SUSPENSIONS

- AME*
- AMO**
- CCP****
- operating certificate
- operator security
- personnel security
- pilot competence
- pilot enforcement
- pilot instrument rating
- pilot proficiency check

CANCELLATIONS

- AME
- certificate of airworthiness
- operator
- personnel security
- pilot

FINES

- AME unpaid fine
- ATC*** unpaid fine
- aircraft owner unpaid fine
- operator security unpaid fine
- operator unpaid fine
- pilot unpaid fine

REFUSAL TO ISSUE

- AME
- medical certificate
- pilot and others

MEDICALS

- ATC
- pilot

* AME (aircraft maintenance engineer)
** AMO (Approved maintenance organization)
*** ATC (air traffic controller)
**** CCP (company check pilot authority)

INDEX

Agency Context 7
Chairperson's Message 3
Consolidating Reporting 15
Contacts for Further Information 21
Departmental Organization 7
Financial Reporting Tables 17
Future Plans 15
Government of Canada On-Line 15
Government Priorities 13
Horizontal Initiative 14
Mandate, Vision and Mission 7
Modern Comptrollership: Managing the Risk 13
Organization Chart 8
Other Information 21
Performance Accomplishments 9
Performance Results Expectations and Strategic Outcomes 9
Presentation of Financial Information 17
Reference 22
Societal Indicators 12
Statutes and Regulations Currently in Force 21
Statutory Annual Reports 15
Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports 21

BUDGET DES DÉPENSES

Tribunal d'appel des transports du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2004

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2004

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/33-2004
ISBN 0-660-62686-1

Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

L'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

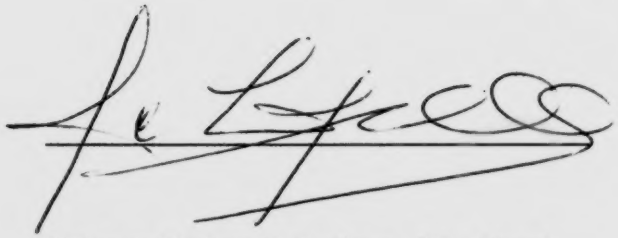
Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :
Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Tribunal d'appel des transports du Canada

Rapport ministériel sur le rendement

Pour la période se terminant le 31 mars 2004



L'Honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député

Table des Matières

PARTIE I : MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE 3

PARTIE II : CONTEXTE PROPRE À L'ORGANISME 7
Mandat, vision et mission 7
Cadre de fonctionnement 7
Organigramme 8

PARTIE III : RÉALISATIONS EN MATIÈRE DE RENDEMENT 9
Attentes en matière de rendement et de résultats stratégiques 9
Réalisations en matière de rendement 9
Indicateurs sociaux 12
Les priorités du gouvernement 13
Modernisation de la fonction de contrôleur: Gérer les risques 13
Résultat horizontal 14

ANNEXE 1 : RAPPORTS CONSOLIDÉS 15
Plans futurs 15
Gouvernement en direct 15
Rapports annuels exigés par la loi 15

ANNEXE 2 : TABLEAUX DE RAPPORTS FINANCIERS 17
Présentation de l'information financière 17

PARTIE IV : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 21
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires 21
Lois appliquées et règlements en vigueur 21
Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels 21

Référence 22

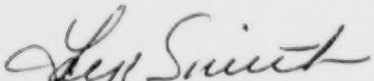
PARTIE I : MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

Le Tribunal d'appel des transports du Canada remplace le Tribunal de l'aviation civile créé en vertu de la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique* en 1986. Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, sanctionnée le 18 décembre 2001, chapitre 29 des Lois du Canada (2001), la Loi est entrée en vigueur le 30 juin 2003. Le Tribunal d'appel des transports du Canada, un tribunal multimodal, est disponible aux secteurs aérien et ferroviaire (et plus tard au secteur maritime). La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision du Tribunal sous leur régime. Il remplit le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

Le Tribunal continue d'exercer ses fonctions de façon ouverte et impartiale conformément aux principes de l'équité procédurale et des règles de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produiront des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations des secteurs aérien et ferroviaire. Etant donné sa structure itinérante et la souplesse du processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ces secteurs.

Il est important de noter l'expérience acquise par le Tribunal ainsi que son prédécesseur, au cours d'une période de plus de 17 années d'activités. Les connaissances et la compétence des membres du Tribunal dans les secteurs des transports pertinents font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des mesures d'application de la loi ou de délivrance des permis. Leurs connaissances et leurs compétences ont aussi pour effet d'accroître la confiance qu'on place dans les décisions du Tribunal. La nomination de dix-huit nouveaux membres à temps partiel, soit quatorze en aéronautique et quatre du secteur ferroviaire, ainsi que la formation qu'ils ont reçue l'année dernière se révéleront fort utiles à cet égard.

Les parties comparaissant devant le Tribunal ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble, dans le but d'assurer la sécurité des transports au Canada.



Faye Smith
Présidente

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur le rendement (RMR) de 2003–2004 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le document a été préparé conformément aux principes de présentation de rapport et aux exigences de déclaration énoncées dans le Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement de 2003–2004. À ma connaissance, les renseignements donnent un portrait global, juste et transparent du rendement de l'organisation à l'exercice 2003–2004.

Nom : FAYE SMITH

Titre : PRÉSIDENTE & P.D.G.

Date : 2004/8/20

PARTIE II : CONTEXTE PROPRE À L'ORGANISME

Mandat, vision et mission

Le mandat et la compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada sont énoncés dans la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*. Le mandat principal du Tribunal à titre d'organisme multimodal de révision est de tenir des audiences en révision et en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

L'objectif du programme est de pourvoir au milieu des transports un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition de peines monétaires, la suspension, l'annulation, le refus de renouveler ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et sans formalisme aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

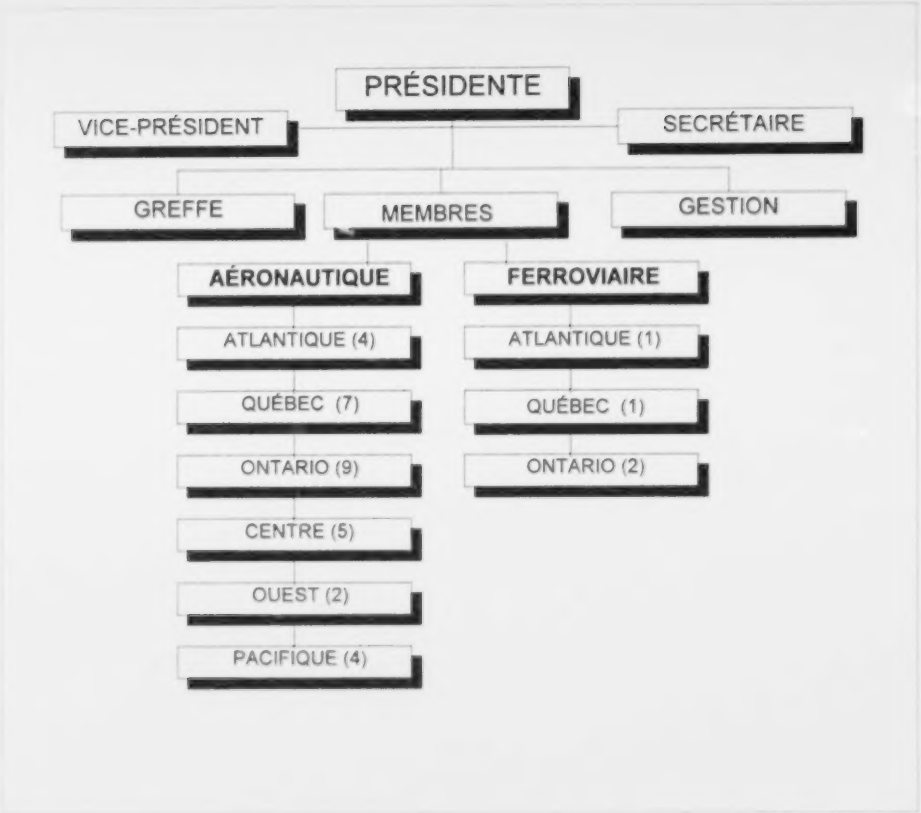
À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Cadre de fonctionnement

Le Tribunal d'appel des transports du Canada n'a qu'un secteur d'activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel.

Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal d'appel des transports du Canada en est aussi la première dirigeante. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents à temps plein. Le personnel immédiat occupe les fonctions du greffe, de la recherche, des communications et du soutien administratif. Le Tribunal fait appel à certains services corporatifs externes qui ne sont pas requis à temps plein. Trente-cinq membres à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 2003–2004, soit trente et un du secteur aéronautique, y compris la médecine, et quatre du secteur ferroviaire. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leurs compétences. Les membres à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction.

Tableau 1 : Organigramme



- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel et du secteur de leurs compétences. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

- Neuf équivalents temps plein sont utilisés par les employés à temps plein permanents, y compris la présidente et le vice-président. Les trente-cinq membres à temps partiel utilisent cinq équivalents temps plein.

Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

PARTIE III : RÉALISATIONS EN MATIÈRE DE RENDEMENT

Attentes en matière de rendement et de résultats stratégiques

Pour fournir aux Canadiens :	**qui se manifeste par :**	**figure dans :**
un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre des Transports	• des audiences qui sont tenues rapidement, équitablement et sans formalisme	RMR Partie III p. 11
	• le règlement des audiences en révision et en appel en accord avec les normes de service et dans un laps de temps raisonnable	RMR Partie III p. 11 Rapport annuel p. 21 *Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada*
	• des audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle	RMR Partie III p. 12
	• la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences	RMR Partie III p. 12
	• la qualité et la consistance des décisions rendues	RMR Partie III p. 11
	• le niveau de satisfaction du milieu des transports	RMR Partie III Réalisations en matière de rendement Site Web : www.tatc.gc.ca Guide des requérants

Réalisations en matière de rendement

En effectuant ses révisions des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre des Transports, le programme d'intérêt public que le Tribunal d'appel des transports du Canada pourvoit est particulier dans le secteur des transports au Canada. L'efficacité des opérations du Tribunal peut se traduire en une validation et une confirmation visibles du système de sécurité des transports au Canada. De plus, le Tribunal pourvoit un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative du secteur des transports, menant à des modifications nécessaires à la réglementation. Tous les Canadiens pourraient bénéficier d'un rehaussement et du maintien de la sécurité des transports au Canada. Au cours de l'exercice 2003–2004 le Tribunal prévoyait traiter environ 337 dossiers pour les dépenses

prévues s'élevant à 1 524 000 $ et neuf ÉTP. Le Tribunal a traité 332 causes réelles. Un état détaillé des dossiers répartis par catégorie et par région ainsi que les révisions et appels entendus au cours des cinq dernières années figurent aux tableaux 2 à 4 aux pages 10, 11 et 17.

Durant l'exercice de 12 mois, le Tribunal d'appel des transports du Canada a enregistré 202 nouvelles requêtes en révision et 8 requêtes en appel du milieu des transports. Cela représente une diminution de 140 nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 2002–2003. Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent 122 causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de 332 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit 115 dossiers de moins qu'en 2002–2003.

Au cours de l'exercice 2003–2004, 163 causes ont été réglées sans audience. Le Tribunal a entendu 42 révisions de premier niveau et 10 appels de second niveau. Cela représentait une augmentation de 6 audiences par rapport à l'exercice précédent. Parmi les 52 causes qui ont procédé à une audience, 16 d'entre-elles avaient été ajournées et reportées à une date ultérieure. À la fin de l'exercice 2003–2004, 89 causes étaient en suspens, 12 étaient en attente d'une décision et 13 étaient fixées pour l'exercice 2004–2005.

Parmi les 163 causes réglées sans audience, 31 d'entre-elles avaient été enregistrées auprès du Tribunal mais elles ont été réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire que le greffe avait complété les préparatifs de l'audience. Le greffe a pris des dispositions pour tenir 99 audiences d'une durée totale de 103 journées d'audiences. Dans plusieurs cas, les parties sont arrivées à une entente. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire d'un document ont retiré leur requête.

Tableau 2 : Total des dossiers par catégorie

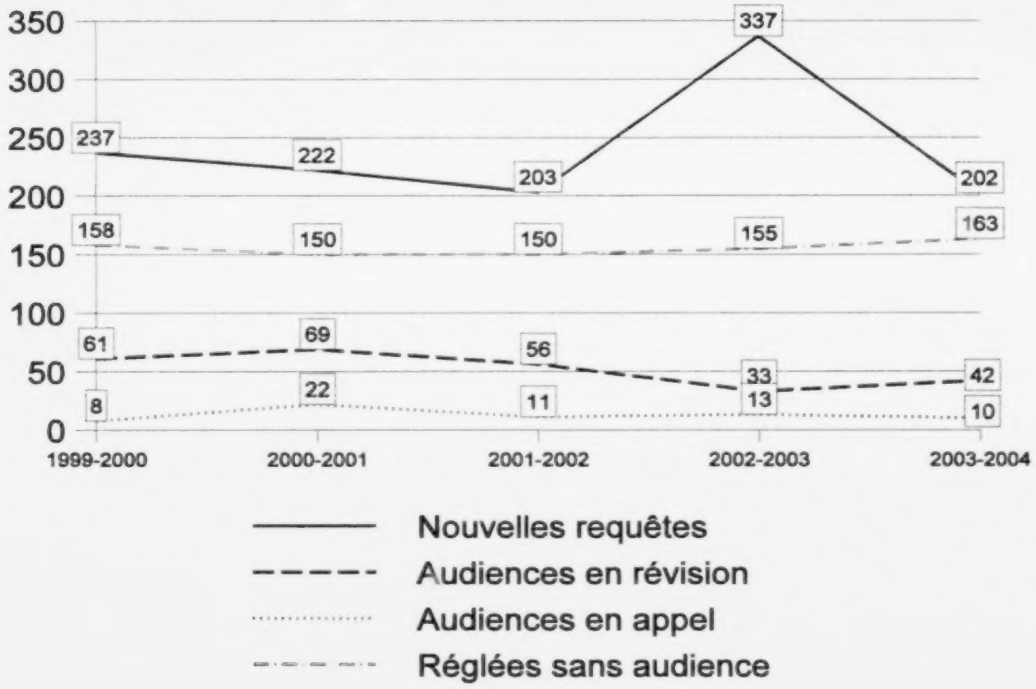
Catégorie	Pacifique	Ouest	Centre	Ontario	Québec	Atlantique	Siège	Total	%
Cas médicaux	10	3	2	21	7	5	1	49	15
Suspensions	8	7	2	26	8	1	0	52	16
Amendes	17	35	43	70	38	12	3*	218	66
Annulations	1	1	1	2	0	0	0	5	1
Refus de délivrer	1	0	1	3	0	2	0	7	2
Ferroviaires	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Total	37	46	49	122	54	20	4	332	100
%	11	14	15	37	16	6	1	100	

Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

* Comprend une cause reçue de l'Office des transports du Canada.

Bien que les indicateurs dans les tableaux 2 et 3 soient des chiffres réels, ils ne sont pas suffisants pour déterminer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque genre d'infraction et la façon dont elles seront traitées. Toutefois, les coûts estimatifs moyens pour les audiences en révision et en appel au cours des trois derniers exercices figurent au tableau 4 à la page 17.

Tableau 3 : Charge de travail depuis cinq ans



L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les complications juridiques concomitantes et sans l'accumulation des causes que subissait le système juridique avant la création de ce Tribunal ainsi que son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Le Tribunal encourage fortement ses membres à rendre leurs décisions rapidement, motifs à l'appui par écrit. Cela permet aux parties de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à 52 pour une révision et 65 pour un appel, ce qui représente un accroissement de l'efficacité depuis 1992–1993 lorsque le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffrait en moyenne à 120 pour une révision et 90 pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaissant devant le Tribunal.

La mission du Tribunal est de rendre justice et d'être perçu comme tel dans toutes les révisions et appels, et de régler les litiges en accord avec les *Règles concernant la procédure des affaires portées devant le Tribunal d'appel des transports du Canada* dans toutes causes d'une façon équitable, indépendante et dans un laps de temps raisonnable.

Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaissant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci. Cela a permis de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements de dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. De plus, ces conférences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Le personnel du Tribunal consulte les parties autant que possible pour fixer des dates d'audiences mutuellement convenues, permettant ainsi d'éviter d'ajourner les audiences inutilement.

De plus, durant cette dernière année, le Tribunal a renvoyé quatre dossiers au ministre des Transports pour réexamen conformément à l'article 7.1 de la *Loi sur l'aéronautique*, le Tribunal n'ayant pas la compétence de substituer sa propre décision à celle du ministre dans ces causes. Cependant, il y a lieu de signaler que dans trois des quatre cas, le ministre a adopté les suggestions du Tribunal exposées dans ses motifs et est venu à une conclusion favorable au titulaire de document lors du réexamen, validant ainsi l'efficacité des améliorations faites dans le processus de réexamen.

Le succès du Tribunal des 18 dernières années repose sur l'importance accordée à la formation et au développement de ses membres à temps partiel et de son personnel. Une part importante du budget du Tribunal est consacrée à la formation. Au cours des douze derniers mois le Tribunal a tenu deux séances de formation à l'intention des membres nouvellement nommés. Ces séances ont été tenues à Ottawa en octobre et en novembre 2003. Les nouveaux membres représentaient les secteurs ferroviaire et aéronautique. Le soin apporté à la conception des programmes de formation et des colloques se reflète sur la qualité des audiences tenues partout au pays et sur les décisions rendues par les membres du Tribunal.

Indicateurs sociaux

Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage. Le Canada compte environ 68 919 employés d'aviation brevetés et 39 700 employés ferroviaires et environ 35 000 aéronefs immatriculés et 3 000 locomotives en service. À cause de ce volume, le nombre d'infractions augmentera. Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada qui ont des effets sur le Tribunal. Le Tribunal est aussi touché par le remaniement de la réglementation aérienne et ferroviaire par le ministère, y compris la désignation de plusieurs infractions aux textes désignés figurant au *Règlement de l'aviation canadien*.

Les priorités du gouvernement

Le Tribunal d'appel des transports du Canada fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le Tribunal a pour clientèle les secteurs aéronautique et ferroviaire et Transports Canada. En offrant ses services au public des transports, il contribue à un processus sécuritaire et efficace visant à assurer la sécurité des transports au Canada.

Modernisation de la fonction de contrôleur: Gérer les risques

La mise en oeuvre de la Modernisation de la fonction de contrôleur (MFC) continuera d'être prioritaire pour le Tribunal d'appel des transports du Canada. Le Tribunal continuera à travailler en partenariat avec trois agences quasi-judiciaires de petite taille telles que le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs, le Tribunal de la concurrence et la Commission du droit d'auteur du Canada qui ont formé un groupe pluricellulaire pour mettre en oeuvre la MFC. La plupart des activités apparaissant au Plan d'action MFC du groupe pluricellulaire et au Plan d'action individuel du Tribunal ont été complétées pendant la période de 2003–2004. L'objectif pour l'exercice 2004–2005 sera axé sur le soutien de la MFC et la poursuite du travail entrepris en 2003–2004 lié à la mise en oeuvre des politiques de vérification interne et d'évaluation, le cadre de gestion intégrée du risque et les valeurs et l'éthique. De plus, le groupe pluricellulaire portera attention à la faisabilité du développement d'un cadre de mesure de rendement et de procéder à l'analyse des indicateurs de performance courants pour pouvoir en déterminer leur convenance.

Le Tribunal est toujours joint avec le Tribunal de la concurrence, la Commission du droit d'auteur et le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs. Le Tribunal s'est consacré aux efforts du processus d'évaluation de base qui a permis de connaître le niveau de maturité des capacités de gestion et de cerner les lacunes. Les cadres supérieur accordent nettement plus d'attention à l'information sur le rendement et à la gestion. De plus, l'initiative de modernisation a révélé l'importance de fournir au moment opportun de l'information financière et non financière sur le rendement ainsi que d'effectuer une analyse rigoureuse, systématique et avant-gardiste pour les décisions.

Une évaluation des capacités de la fonction de contrôleur a été effectuée par Deloitte and Touche et le rapport final a été établi en juin 2002. Un des sept éléments principaux de la fonction de contrôleur est la gestion du risque évoluée, laquelle comporte deux sous-éléments, soit la gestion intégrée des risques et cadre de contrôle de la gestion intégrée.

Le rapport porte sur la gestion intégrée des risques comme suit :

- Il n'y a pas d'approche ou de processus officiels de la gestion du risque;
- Actuellement, il n'y a pas de politique, de ligne directrice ou de cadre de référence pour la gestion des risques;
- Les risques n'ont jamais été définis ni évalués;
- En qualité d'organismes quasi-judiciaires, ils sont tous liés par des procédures et des exigences légales établies;
- Les procédures sont bien définies, documentées et signalées;

- Le risque inhérent des opérations est relativement bas comparativement à d'autres grands ministères;
- Toutes les agences considèrent les risques de façon indirecte et informelle, à maints égards comme faisant partie de la gestion de ses services, la mise en oeuvre de nouvelles initiatives, etc.

La mise en oeuvre d'une approche intégrée de la gestion du risque à l'ensemble d'un organisme qui n'a pratiquement pas participé à ces types d'activités dans le passé, représentera un changement majeur pour la culture organisationnelle et la façon de penser et elle nécessitera des efforts de la part des cadres supérieures et du personne. Il reste à savoir si le cadre de gestion intégrée du risque peut être appliqué avec un bon rapport coût-efficacité.

Résultat horizontal

Le Tribunal organise des discussions de groupe ainsi que des réunions avec les associations du milieu des transports représentant la clientèle du Tribunal pour leur expliquer les changements aux droits, aux rôles, aux responsabilités et aux obligations en vertu de la loi ainsi que d'obtenir leur point de vue à ce sujet. De plus, le Tribunal fournit des séances de renseignements aux étudiants en droit et en aviation.

ANNEXE 1 : RAPPORTS CONSOLIDÉS

Plans futurs

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a adopté la loi C-34 pour établir le Tribunal d'appel des transports du Canada, suivant la recommandation de l'industrie privée. L'ancien Tribunal de l'aviation civile avait maintenu un niveau d'indépendance et l'impartialité ce qui a permis de fonctionner aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Le Tribunal de l'aviation civile a vu son mandat élargir pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. La *Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence* (Projet de loi C-34) a reçu la sanction royale le 18 décembre 2001 et a été proclamée en vigueur par décret en conseil le 30 juin 2003.

La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision du Tribunal sous leur régime.

Gouvernement en direct

D'ici 2005, le Tribunal améliorera la prestation de ses services clés au public et l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site Web et par l'intermédiaire de liens Internet.

Rapports annuels exigés par la loi

En vertu de l'article 22 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, au plus tard le 30 juin de chaque exercice, le Tribunal présente son rapport d'activité pour l'exercice précédent.

ANNEXE 2 : TABLEAUX DE RAPPORTS FINANCIERS

Présentation de l'information financière

En 2003–2004, le Tribunal avait des dépenses prévues de 1 289 000 $. Durant l'année, le budget supplémentaire des dépenses a augmenté les autorisations totales à 1 408 350 $. Les dépenses réelles étaient de 1 262 917 $. Les coûts pour le personnel représentaient 46 % des dépenses réelles, les biens et services représentant 54 %. Le coût des causes réglées à la suite d'une audience était de 228 181,66 $.

Le nombre de demandes pour les services du Tribunal a augmenté de façon appréciable en conséquence directe de son mandat élargi. L'augmentation du nombre de causes réglées à la suite d'audiences plus complexes et plus coûteuses à été plutôt marquée au cours de l'an dernier. En 1999–2000, la moyenne mensuelle des audiences s'est élevée de 5,5 à 8. Au cours de l'exercice 2002–2003 le nombre d'audiences variait de 1 à 10 par mois, soit une moyenne de 4 audiences par mois. De plus, la charge de travail a augmenté de 6 audiences au cours du dernier exercice et les dossiers sont plus complexes. Les dépenses connexes engagées pour les déplacements et les services professionnels sont plus élevées. De plus, en raison du mandat élargi et de la nomination de dix-huit nouveaux membres à temps partiel, soit quatorze en aéronautique et quatre du secteur ferroviaire, il a été nécessaire de tenir deux séances de formation à l'intention de ces membres nouvellement nommés. Par conséquent, pour couvrir l'augmentation des frais administratifs, le Tribunal a reçu des fonds supplémentaires de 210 350 $ grâce à une présentation au Conseil du Trésor.

Tableau 4 : Coûts moyens pour les révisions et appels

(Dollars)	**2003–2004**	**2002–2003**	**2001–2002**
Révisions	4 475,11 $	2 583,83 $	4 168,34 $
Appels	4 022,68 $	6 288,85 $	5 234,98 $
Révisions et appels entendus	**52**	**46**	**67**
Moyenne mensuelle	**4**	**4**	**7**
Charge de travail	**337**	**447**	**330**

Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, le temps qui y a été consacré, les voyages, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions et la traduction. La présidente et le vice-président ont entendu 19 des 52 causes. Les causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Les tableaux suivants s'appliquent au Tribunal d'appel des transports du Canada.

Tableau 1 – Sommaire des crédits approuvés

Besoins financiers par autorisation (en milliers de dollars)				
		2003–2004		
Crédit		Total des dépenses Prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
	Tribunal d'appel des transports du Canada			
40	Dépenses de fonctionnement	1 162,0	1 408,4	1 262,9
	Dépenses en capital	–	–	–
	Subventions et contributions	–	–	–
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	127,0	127,0	99,2
(S)	Présidente du Tribunal – traitement et allocation pour automobile	–	–	–
(S)	au besoin	–	–	–
	Total pour l'agence	1 289,0	1 535,4	1 362,2

* Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Tribunal d'appel des transports du Canada			
Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en milliers de dollars)			
	2003–2004		
Secteur d'activité	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
ÉTP	9	9	9
Fonctionnement	1 289,0	1 535,4	1 362,2
Capital	–	–	–
Subventions et contributions	–	–	–
Total des dépenses brutes	1 289,0	1 535,4	1 362,2
Moins: Recettes disponibles	–	–	–
Total des dépenses nettes	–	–	–
Autres recettes et dépenses	–	–	–
Recettes non disponibles	–	–	–
Coût des services offerts par d'autres ministères	205,9	205,9	205,9
Coût net du programme	1 494,9	1 741,3	1 568,1

Tableau 3 – Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Comparaison historique des dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en milliers de dollars)					
			2003–2004		
Secteur d'activité	Dépenses réelles 2001–2002	Dépenses réelles 2002–2003	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
Tribunal d'appel des transports du Canada	1 310,7	1 113,4	1 289,0	1 381,0	1 362,2
Total	1 310,7	1 113,4	1 289,0	1 381,0	1 362,2

PARTIE IV : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier Ouest
Pièce 1201
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Téléphone : (613) 990-6906
Télécopieur : (613) 990-9153
Courrier électronique : info@tatc.gc.ca
Site Web sur Internet : www.tatc.gc.ca

Faye Smith – Présidente
Allister Ogilvie – Vice-président
Marie Desjardins – Adjointe au chef à la haute direction
Mary Cannon – Greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Susanne Forgues – Greffière (siège principal et régions du Québec et de l'Atlantique)

Lois appliquées et règlements en vigueur

Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada	Chapitre 29 des Lois du Canada (2001)
Loi sur l'aéronautique (et mesures législatives subordonnées)	L.R., ch. A-2 modifié
Règlement de l'aviation canadien	DORS/96-432 modifié
Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)	DORS/99-244 11 juin 1999
Loi sur la sécurité ferroviaire	L.R. (1985), ch. 32 (4e suppl.)
Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada	DORS/93-346 modifié

Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels

Rapport sur les plans et les priorités 2004–2005
Rapport annuel 2003–2004
Guide des requérants

Référence

Dans les tableaux, les données se répartissent en cinq catégories

SUSPENSIONS	ANNULATIONS	AMENDES
– certificat d'exploitation	– certificat de navigabilité	– CCA*
– contrôle de la compétence du pilote	– exploitant	– exploitant (sûreté)
– exploitant (sûreté)	– personnel (sûreté)	– pilote
– OMA**	– pilote	– propriétaire d'aéronef
– personnel (sûreté)	– TEA	– TEA
– pilote (application de la loi)		– utilisateur
– pilote (compétence)	**REFUS DE DÉLIVRER**	**CAS MÉDICAUX**
– pilote (qualification de vol–instruments)	– TEA	– CCA
– PVTA***	– certificat médical	– pilote
– TEA****	– pilote et autres	

* CCA (contrôleur de la circulation aérienne)
** OMA (organisme de maintenance agréé)
*** PVTA (pilote vérificateur de transporteurs aériens)
**** TEA (technicien d'entretien d'aéronefs)

INDEX

Attentes en matière de rendement et résultats stratégiques 9
Cadre de fonctionnement 7
Contexte propre à l'organisme 7
Gouvernement en direct 15
Indicateurs sociaux 12
Lois appliquées et règlements en vigueur 21
Mandat, vision et mission 7
Message de la présidente 3
Modernisation de la fonction de contrôleur: Gérer les risques 13
Organigramme 8
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires 21
Plans futurs 15
Présentation de l'information financière 17
Priorités du gouvernement 13
Rapports annuels exigés par la loi 15
Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels 21
Rapports consolidés 15
Réalisations en matière de rendement 9
Référence 22
Renseignements supplémentaires 21
Résultat horizontal 14
Tableaux de rapports financiers 17